



A37-WP/394  
P/58  
5/10/10  
**Rectificatif n° 2**  
7/10/10

## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR

#### RECTIFICATIF N° 2

(présenté par le Président de la Commission technique)

**Pages 25-4 et 25-5, paragraphes 25.4.1 à 25.4.3.**

*Remplacer ces paragraphes par le texte suivant :*

25.4.1 La Commission a examiné la note A37-WP/114, présentée par la Nouvelle-Zélande, proposant que des évaluations des incidences soient requises lors de l'élaboration de nouvelles SARP. Cette note rappelle la recommandation sur cette question lors de la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (2006). La note A37-WP/114 recommandait, sous la forme d'un projet de résolution de l'Assemblée, que l'OACI, à la suite de la recommandation de la HLSC sur la question, mette en œuvre un processus réglementaire d'évaluation des incidences pour expliquer et documenter le contexte et la justification en rapport avec les propositions de SARP nouvelles. Toutes les délégations qui se sont prononcées sur ce sujet ont appuyé la note A37-WP/144, mais la résolution elle-même n'a cependant pas été appuyée.

25.4.2 Certains États ont suggéré qu'une approche progressive de mise en œuvre pourrait être préférable, par exemple :

- Phase 1 – SARP accompagnées d'un énoncé du problème et quelques données et analyses pertinentes sur la sécurité ;
- Phase 2 – SARP publiées avec une simple évaluation des incidences de la réglementation résumant l'analyse du problème, les options envisagées, les conséquences pour la sécurité et une comparaison quantitative des options ;
- Phase 3 – SARP avec une évaluation intégrale des incidences de la réglementation comprenant l'analyse du problème, les options disponibles, les conséquences pour la sécurité et le coût, et une comparaison quantitative des options disponibles.

25.4.3 Au vu du débat, des recommandations formulées sur la question par la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (2006) et la Conférence de haut niveau (2010), ainsi que des dispositions déjà prises par le Conseil sur la question, la Commission a recommandé :

- a) qu'une évaluation des conséquences est requise lorsque de nouvelles SARP sont proposées ;
- b) que le Conseil devrait continuer de travailler sur l'étude de faisabilité et, en fonction des résultats de l'étude, décider comment des ressources pourraient être affectées par l'OACI pour appuyer un processus d'évaluation des incidences.

— FIN —